

высоту 2,70 метр. В Поласте, совершенном
20 сентября 1936 года пилотом
майором Юмашевым и бортехником —

делегация на международной конференции по радиовещанию сообщила председателю конференции, что она уходит с конференции. Полагают, что это является результатом невыполнения требований Италии об удалении абиссинской делегации с площадки. Эти слухи

высоту 2.700 метр. в полете, совершон-
ном 20 сентября 1936 года пилотом
майором Юнашевым и борттехником —

СОВЕТСКИЕ ЛЕТЧИКИ ПРЕВЫСИЛИ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ ВЫСОТЫ ПОЛЕТОВ С ГРУЗОМ

Выше всех

Авиационные рекорды являются яркими показателями развития авиационной промышленности страны, свидетельствуют о мастерстве ее пилотов. Только страна с высоко развитой авиационной промышленностью, обладающая отличными самолетами и хорошо подготовленными кадрами летчиков, инженеров, конструкторов, квалифицированных рабочих, может смело выступать на международной арене в борьбе за наивысшие авиационные достижения.

Авиационные события последнего времени наглядно показывают, что СССР, где раньше не было ни авиации, ни авиационной промышленности, сейчас вышел в первую очередь стран, господствующих в воздухе. Достаточно вспомнить полет Героя Советского Союза Громова, Филиппа и Онуфрия, исторический перелет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова, замечательные перелеты Героев Советского Союза Леваневского и Молокова, грандиозные воздушные демонстрации над Красной площадью и над Тушинским аэродромом, — чтобы ощутить мощь и силу авиации нашей социалистической родины.

До нынешнего года авиационные рекорды, устанавливаемые советскими летчиками, не регистрировались в международных организациях и не были официально признаны. Только теперь, после вступления Центрального аэродрома СССР имени А. В. Суворова в члены Международной авиационной федерации (ФАИ), мы начали официально регистрировать наши авиационные достижения.

По существующему спортивному кодексу ФАИ авиационные достижения делаются в три категории: мировые рекорды, международные и национальные. В графу мировых рекордов входят установление максимальной скорости полета, максимальной дальности полета по прямой линии и максимальной скорости полета в зависимости от того, на какой летательный аппарат это сделано — тяжелее или легче воздуха, сухим или в воде. Так, например, мировой рекорд высоты принадлежит американскому воздухоплавателю Стюарту и Андерсону, поднявшимся на стратостате на высоту 22.066 метров. Мировой рекорд скорости установлен на гидробионе итальянским летчиком Аджиро — 709 километров в час.

Международные рекорды в свою очередь делятся на ряд классов и категорий: класс «А» — летательные аппараты легче воздуха (аэростаты), класс «В» — дирижабли, класс «С» — сухопутные самолеты, класс «С-1» — гидросамолеты, класс «Д» — планеры и т. п. Особо фиксируются рекорды, устанавливаемые на спортивных самолетах.

Наибольшее практическое и оборонное значение имеют рекорды, устанавливаемые по классу «С» — на сухопутных самолетах. Советские летчики в первую очередь заняты в этом трудной и важной борьбе за установление наибольшей высоты с наибольшей коммерческой нагрузкой.

ФАИ регистрирует шесть видов высотных рекордов с коммерческой нагрузкой: полеты с грузом в 500 килограммов, одну тонну, две тонны, пять тонн, десять тонн и достижение высоты в 2.000 метров с наибольшей нагрузкой.

Первый рекорд высотного полета с коммерческой нагрузкой был установлен французским пилотом Жаком Космолем. 12 февраля 1923 года он на самолете «Вертиспа-Б» с мотором «Испитер» мощностью в 375 л. с. поднялся с грузом в 500 килограммов на 4.791 метр. Через несколько месяцев этот же пилот на четырехмоторном самолете «Вердун» установил первый рекорд высоты с грузом в одну тонну, поднявшись на 4.990 метров. Первый рекордный полет с грузом в две тонны совершил

пилот Гарри (США), достигший высоты 2.049 метров.

Полеты с большим грузом требовали более мощной авиации. Первый рекордный полет с коммерческой нагрузкой в 5 тонн был совершен лишь два года спустя. Рекорд поставил знаменитый французский летчик Вессутто (позднее поселившийся в Советском Союзе) на французском парашютном самолете. Он поднял 5 тонн на 3.586 метров. Ему же принадлежала и первая рекордная полета с наибольшим грузом на 2.000 метров — шесть тонн. И только в 1930 году этот рекорд побил итальянский пилот Доминико Антониони, поднявшийся 10 тонн.

Последующие годы ознаменовались ожесточенной борьбой пилотов ряда стран (особенно Франции, Италии, США и Германии) за улучшение этих результатов.

Известным авиационным полетом с коммерческой нагрузкой в СССР был летчик-испытатель В. К. Коккинаки. 17 июля текущего года на самолете «ПБ-26» конструкции инж. С. В. Ильина он поднялся с грузом в 500 килограммов на высоту 11.294 метра, через две недели он повысил свой результат до 13.178 метров. Этим полетом тов. Коккинаки превзошел результат Стюарта почти на три километра. Побитие этого рекорда красноречиво говорит не только о выдающемся мастерстве самого пилота, но и о превосходных качествах советских самолетов. Результатом полетов Владимира Коккинаки были первыми советскими рекордами, официально признанными Международной авиационной федерацией.

Другим следующим полетом тов. Коккинаки еще более эффектно побил существовавший ранее рекорд полетом с грузом в одну тонну. Это же полетом также уже зарегистрированы ФАИ как рекорды. Наполнен. 7 сентября текущего года тов. Коккинаки опять почти на 3.000 метров превзошел результат рекордного полета итальянских пилотов Матри и Филари, подняв груз в две тонны на высоту 11.295 метров. Все полеты тов. Коккинаки совершил на том же двухмоторном самолете «ПБ-26».

Варьез за последние рекорды с большой нагрузкой возглавлял летчик-испытатель майор А. В. Юмашев. 11 сентября он поднял на самолете «АНТ-6» с коммерческой нагрузкой в пять тонн на высоту 8.102 метра. Через пять дней на том же самолете он поднял груз в десять тонн на 6.605 метров, больше чем вдвое превысив предыдущий рекорд Антониони. Еще через четыре дня тов. Юмашев поднял на черту двух километров груз в 12 тонн, превзойдя и следующий рекорд Антониони.

Последним рекордом тов. Юмашева завершился первый цикл полетов советских летчиков на наибольшую высоту с наибольшей нагрузкой самолета. Все шесть международных рекордов высотных полетов с коммерческой нагрузкой сегодня принадлежат советским летчикам. Их полеты еще раз продемонстрировали мощь отечественной авиации, ее неограниченные возможности, блестящее качество советской авиационной промышленности и высокое летное искусство пилотов.

Нет сомнения, что советские летчики-пилоты сталинской выучки закрепят за социалистической родиной не только эти рекорды. Советскому Союзу будут принадлежать все авиационные рекорды мира. Путь этому — безграничная любовь к родному СССР и своей авиации, неустанное руководство партии и правительства ее развитию, огромная работа и личное внимание вождя народов товарища Сталина к работе авиации и ее людей.

Комбриг М. ДЕЙЧ.



Владимир Константинович Коккинаки (слева) и Андрей Борисович Юмашев.

Шестой рекорд

На протяжении каких-нибудь двух месяцев советские летчики заполнили результаты своих полетов всю графу официальных международных высотных рекордов с коммерческой нагрузкой. Пилот Владимир Коккинаки побил старые рекорды высотных полетов с грузом в полтонны, тонну и две тонны. Майор Юмашев превзошел существовавшие результаты полета с пятью и десятью тоннами.

Непревзойденным оставался только один рекорд, внесенный в спортивный кодекс Международной авиационной федерации: «наибольший груз, поднятый на 2.000 метров». Этот рекорд принадлежал итальянскому летчику Антониони. Шесть лет назад на самолете «Капрони Са-90» с шестью моторами мощностью по 1.000 лоп. сил, он поднял на эту высоту 10.000 килограммов.

Успешные полеты с пятью и десятью тоннами показали летчику-испытателю майору А. В. Юмашеву, что на самолете «АНТ-6», на котором он летал, сделать это не все. Препятствием полетам послужила возможность дальнейшей перегрузки машины. Бессменно конструируемые А. В. Юмашева военные инженеры 2-го ранга тов. Капелский и инженер-конструктор В. М. Петляков теоретически обосновали эту возможность.

20 сентября Юмашев совершил этот великий полет. Будучи уверен в успешном исходе полета, он не делал никаких предельных контрольных залетов, решив сразу лететь на побитие международного рекорда.

Опытная команда в составе четырех человек под руководством тов. Капелского преодолела весь груз по фюзеляжу и крыльям самолета. Всего было погружено 600 мешков с песком, каждый из которых весил 20 килограммов. Самой самолет «АНТ-6» несет почти столько же, сколько контрольный груз.

Старт был дан на знаменитой бетонной дорожке Шкеловского аэродрома. На той самой дорожке, с которой поднимались Громов, Чкалов, Байдуков и Беляков, Коккинаки...

По словам тов. Юмашева, самый полезный предельный полет оказался труднейшим. На высоте около 2.000 метров встретилась облака. Пилот прорезал их и пошел над ними. Альтиметр показывал непрерывное увеличение высоты.

Когда альтиметр показал 2.700 метров, летчик перевел самолет на снижение. Здесь начался самый трудный этап полета. Подходя к земле, Юмашев проявлял точный расчет на посадку. Следуя этому расчету, он при строго установленном режиме работы моторов пошел свой таинственный воздушный корабль к земле и без протестных криков пошел на посадку.

Летчики и друзья пилота, присутствовавшие на аэродроме, впоследствии заявили, что они никогда еще не видели такого мастерского приземления. Расчет Юмашева оказался безупречным. Машина приземлилась в центре аэродромной площадки, на три тонны.

Вместе с тов. Юмашевым и полете участвовал советский 1-го ранга тов. Л. И. Шенерштейн. Он летел в качестве бортика.

Великий полет тов. Юмашева был официально оформлен спортивным летчиком Центрального аэродрома СССР. Об этом факте, произошедшем в Московской области, сообщают все авиационные организации. Юмашев поднял самолет на высоту 12 тонн на требующую высоту. Рекорд Антониони превзойден на две тонны.

Нельзя не отметить, что тов. Юмашев летел на самолете, оборудованном четырьмя моторами «АН-34» мощностью по 800 лоп. сил. Таким образом, общая мощность его авиационной группы почти вдвое меньше мощности моторов самолета, на котором летал Антониони. И тем не менее Юмашев сумел поднять на высоту почти трех километров корабль, общий вес которого в полете составил около полутора тысяч фунтов!

Л. БРОНТМАН.

Майор Юмашев

В школе летчиков инструктора звали Карп. Это был неукротимый и мстительный человек, но у него были легкие крылья. Его прозвали «Ласточкой». «Ласточка» встретил Андрея Юмашева улыбающейся и предельно: «Пойдем в воздух». Андрей впервые сел в самолет и оторвался от земли. В школу люди приходили с «лестничным» мышлением. Юмашев привык к тропинке, к дороге, к земле, к твердой почве. Нужно было приучить его к воздуху. Надавать его новыми качествами и чувствами. Карп любил говорить так:

— Давай слези к тому облачку!

Он приучил Юмашева к смелости и хладнокровию. Был строг и принципиален, всегда и всюду требовал точности.

Когда Андрей Юмашев в первый раз улетел без легких крыльев «Ласточки», без Карпа, сверкало уже теплое мартовское солнце. Это было в тысячу девятьсот двадцать четвертом году. После этого Юмашев попросил научить его высшего пилотажу. Учителем был выделен летчик Рейтер. Вскоре Юмашев стал не только летать, но и «штурмовать» в воздухе: летал, он сыпал габусами, бомбил, делал боевые развороты, параворачивался через крыло, уходил в штопор, пикировал. Словом, летал, быстро терял высоту, парашютировал на самолете, удерживая машину на малой скорости.

Куда бы вы хотели ехать, в какую часть? — спросил Юмашева, когда он окончил школу.

Высокий, подслеповатый и застенчивый, стоял он несколько мгновений в раздумьи, потом коротко и решительно ответил:

— В истребительную!

Жизнь среди летчиков-истребителей оказалась большим влиянием на формирование характера Андрея Юмашева. «Истребитель» должен отнестись уверенно и настойчиво. Нужно уметь подниматься на большую высоту и пикировать. Нужно приучить себя к быстрой, мгновенной реакции и ориентации. В любых положениях самолета метко стрелять. У летчика-истребителя должны быть, конечно, и нервы, и чувства, и сердце. Но когда нужно, они становятся железными. Всему этому летчик и кропотливо обучался Юмашев. Он стремился все познать.

В Москве Андрей Юмашев приобрел новую профессию — летчика-испытателя.

Юмашев много работал над новыми экспериментальными полетами. Подобрал цвета окраски, раскрасил лампы, сконструировал подвесные фонари. На кабинах летчиков делал замечательные, освещал себе путь и совершал посадку. Когда Юмашев отрывался в первый полет, ночь была безлуная. Лес был окутан мглой и казался с горизонтом. Издали доносились только шепелявые звуки. Но зарево, которое, и шум его все похотелось. Да, летчик Юмашев и Вавиристов — стояли в ночной темноте у самолета. Они заехали в кабину, зашли в огни. Резкий свет отбросил на многометровую высоту. Они на мгновение над аэродромом, покружились над лесом, над темными полями, над лесными полями. Теперь надо было садиться. Юмашев повернул самолет к аэродрому. Он был абсолютно спокоен. Годы учебы и тренировки выработали в его характере особые качества, позволяющие летчику в любой момент, в любой обстановке, любой опасности. По пути на аэродром в воздухе остановился мотор. Двигатель по аэродрому неслась было: хлестко! Блестящая машина встала на Юмашева и Вавиристов. Куда совершить посадку? В стороне. В стороне. Это, очевидно, летчик или летчик. Юмашев от них! Юмашев повернул самолет, он неслась на аэродром. «Нужно найти ровное место», — раздался в его сознании. Но все-

ду темно! Вот уже приближается земля. Что это? Луна или полет? Альтиметр суворовно полз к нулю. Юмашев включил фары. Он рассчитывал, что фары дадут узкий пучок света. Но в фары не раздался ни звука. В последний момент летчик заметил оптический подслеповатый свет, который нужно было испытывать при посадке на аэродром. Фонари обожгла земля. Летчик: самолет негас! Лесу. Но летчик не терял самообладания: неужто Юмашев не знает, что такое посадка? Повернуть самолет уже было нельзя: поздно! Юмашев пошел носом машины, чтобы облегчить удар. В это мгновение раздался грохот. Всплеск, летчик успевал высочайше. Отныне жадно в поспешно глотал все. Юмашев отошел в сторону, рукой затаргивая свое лицо от яркого пламени, и тихо сказал:

— Вот мы испытали и себя!

Они посидели у остатков самолета, дыш окутал лес. Ухорост тлея на краю оврата, шепелявые нарушал покой ночи. Потом летчики ушли к аэродрому. Юмашев был молчалив. Они шли долго и неторопливо. Сиделись отключить, прислушивались к ночи, к многообразию ее звуков.

На утро снова началась испытательная работа. Полная опасностей и напряжений.

Как-то раз на аэродром доставили самолет, который нужно было испытать на дальность и грузоподъемность. Испытания поручили летчикам Михаилу Грому и Андрею Юмашеву. Они совершили полет без посадки по маршруту: Москва — Юмашев — Грозный — Москва. Громов и Юмашев вернулись в Москву уставшие, но радостные.

Вскоре после этого Громов и Юмашев пригласили на физкультурный парад на Красную площадь. Они стояли на трибуне и аплодировали счастливым юности, нечестно и бодро шагавшей мимо мавзолея Ленина. Там, радостно поднимая руку, в белой тулупе стоял Сталин.

Алексис повел летчиков к мавзолею и представил их К. Е. Ворошилову. Народный комиссар обороны пожал летчиков руки и сказал:

— Пойдите!

Ворошилов пошел к Сталину.

— Вот, — сказал Ворошилов, — это те самые летчики, которые совершили замечательный полет.

Летчики выслушали; они хотели коротко, по-военному рассказать войскам о полете, но не успели слова. Они стояли лицом к лицу с товарищем, лица которого несут в своих чертах все трудности мира. Сталин ласково похлопывал Громова и Юмашева. Рассказывал о подробностях полета, как себя чувствовали летчики, отключили ли. Сталин знал все спешеческие детали их труда. Юмашев, торопясь, ответил:

— Хорошо уже отдохнули, готовы к любой полете...

Больше он ничего не мог сказать, хотя и решил было рассказать Сталину о летчике: как они любят своего вождя и на какие беспримерные подвиги они готовы. Хотелось ему сказать о чувствах, которые возманили его. Но всего этого он не сказал. Да разве он привык словами выражать свои чувства?

Летчик-испытатель Юмашев ушел из высотных полетов. Советский Союз должен быть ближе всех к солнцу! Юмашев дал волю своим желаниям. Сблизился его мечти. На эти дни летчик даже отложил свои картины, хотя живописи попрежнему влекло Юмашева. С упрямством и настойчивостью своего страстного характера майор Юмашев отважно продвигается «ближе к солнцу».

О. ЭСТЕРКИН.

ВЛАДИМИР КОККИНАКИ

ЗАВОЕВАНИЕ ВЫСОТЫ

Человек с давних времен стремился подняться в воздух. Сначала это были робкие и с современной точки зрения, смехотворные попытки взлететь на козлах, подобно птице. Три века назад неужто для пробы лезть вверх на полон шар, по которому выкатывал воздух. Подлетая к лету, наконец, поднялся воздушный шар братьев Монгольфье.

Воздухоплавательная техника раньше развивалась с большими высидами, чем самолетостроение. Это понятно, ибо аппараты легче воздуха, по самой природе своей, легко отрывались от земли и устремлялись вверх до предела, где их подхватывала сила уравновешивающая силу земного притяжения. Но все же покориться буквально стоевшая для осуществления рекордных, широкого размаха полетов Пикара, Прокофьева, Федосеева, Стюарта и Андерсона.

Аппараты тяжелее воздуха, то есть самолеты, развивались меньше 40 лет назад, были использованы человечеством и в борьбе за высоту. Летчики всех стран старались подняться на самолетах как можно выше, предельно, что имело на больших высотах лежал путь будущей авиации.

Известным высотным полетом был французский летчик Латам. 29 августа 1909 года, т. е. почти 30 лет назад, он поднялся на рекордную по тому времени высоту... 155 метров. Тогда это было пределом человеческих возможностей. Для авиационной техники отдаленные полеты рассматривали как фантастику, невозможные машины, которые не могут идти ни в какое сравнение с современными авиационными парками. Именно поэтому рекорд Латама, достигший высоты лишь в 155 метров, заслуженно вошел в книгу былых авиации.

За Латамом последовал летчик Ламбер. Не только в двух месяцах после исторического полета Латама, как Ламбер достиг высоты 300 метров. Но его преемственность не переставала стремиться в высоту. В течение года он совершил еще три рекордных полета, поднявшись сначала на 453 метра, затем на 1.000 метров и, наконец, 7 июля 1910 года — на 1.384 метра.

В борьбу за максимальную высоту включались и другие страны. В частности, французские и американские. Морис Шаво, Вильгельм Дюкес, Джонсон, Брукс и другие летчики штурмовали небо. В том же 1910 году француз Лежан поднялся на 3.100 метров. За год с небольшим потолок авиации достигал 3 километра.

Чтобы поднять этот потолок выше — до 6 километров, потребовалось три года. Это и понятно: по мере приближения к более высоким слоям атмосферы борьба на высоту становилась все труднейшей.

Империалистическая война приостановила официальную регистрацию рекордных полетов на высоту. Однако авиационная промышленность и конструкторы, волею судьбы усиленно работавшие над проблемой полета, генеральные штабы отечественной армии, какую громадную силу представлял авиации. Они понимали и то, что несомненное преимущество в воздухе получает страна, самолеты которой летают выше других.

Не было неожиданностью, когда американский майор Шварц 27 февраля 1920 года установил в Лайтоне блестящий рекорд высотного полета, подняв свою машину на 10.093 метра. Этот рекорд оставался непревзойденным полтора года, пока американский лейтенант Мак-Рей не превзошел его почти на километр.

Проходят месяцы, годы. Борьба за высоту не ослабевает. Но уже прежний рекорд в высоту по километру лет и в полете. Борьба идет за каждые 200 — 300 — 400 метров. У французских и американских полетов были «соревнования» — англичане, итальянцы, германские пилоты. С октября 1923 года, когда француз Сали-Лежан достиг высоты 11.145 метров, до полета американского лейтенанта Чедина в 1927 году, т. е. за четыре года, потолок полетов летал на 565 метров. Еще через два года американский лейтенант Уоллоу Суэкс увеличил его на 220 метров. В 1930 году он установил новый рекорд — 13.157 метров.

С тех пор минуло 6 лет. Англичане, французы, американцы, итальянцы не оставили своих попыток забраться как можно выше. Конструкторы призывали различные сложные усовершенствования для моторов, чтобы сохранить их мощность в разреженной атмосфере. Оплате потолка поднимался все медленнее и медленнее.

В августе 1936 года французский летчик Делле установил международный рекорд высотного полета, преодолевая рекорд итальянца Латам на 410 метров и достигнув высоты 14.843 метров. Выше Делле с того дня еще никто на самолете не поднялся. Я в прошлом году на самолете «ПБ-3» конструкции инж. Н. Н. Поликарпова, поднялся на высоту 14.575 метров.

Все эти рекордные высотные полеты совершались на самолетах без нагрузки. Изначально перед каждым полетом предельно обогатились. Они брали с собой минимальное количество горючего, с таким расчетом, чтобы, достигнув потолка, немедленно вернуться на землю.

Летчик Делле достиг предельной высоты для человека, поднимаясь в открытый кабине без скафандра (специального дыхательного костюма, изолирующего пилота от внешней среды). Мелочная деталь, что на высоте свыше 18.000 метров человеческий организм, не защищенный скафандром, не выдерживает: кислород, входящий из баллона, ему уже не хватает. Человек умирает от кислородного голода. Человеческие полеты на самолетах за пределами 15 километров будут проводиться, очевидно, на стратостатах.

Во всем этом ведется борьба за высоту? Прежде всего это объясняется чисто коммерческими соображениями. Чем выше летит самолет, тем больше у него скорость и тем быстрее экспедиция воздушного транспорта. При условии сохранения высоты мотора скорость полета на высоте возрастает очень значительно. Увеличение потолка полета имеет колоссальные выгоды для почтового и пассажирского сообщения.

На высоте мотор работает гораздо экономнее, чем у земли. В свое время мне пришлось провести детальное испытание мотора «М-22» мощностью в 480 лоп. сил. Но нормальное, существующее на линиях нашего Гражданского воздушного флота, расход горючего для этого мотора определяется в 90 килограммов в час. Повышение потолка полета до высоты в 5—6 километров, а следовательно расхода горючего почти вдвое. В итоге самолет с баками, рассчитанными на 500 километров полета, достигал до 300 километров.

Сожалению, «Аэрофлот», его руководство и научные институты очень мало работают над изучением высотных полетов, слишком робко поднимаются вверх, боясь переходить к полетам на высоте нескольких километров. Они проявляют консерватизм, который совершенно недопустим в авиационном деле.

Военная авиация уже уронила войны 1914—1918 гг. Не подлежит сомнению, что в воздушном бою выигрывает пилот того самолета, у которого выше потолок. На высоте более 10.000 метров легче уйти от огня зенитной артиллерии. Больше высоты дают возможность незаметно проникнуть в глубочайший тыл противника. Наконец, большая высота дает возможность совершать полеты в любое время года и в любое время суток, ибо в стратосфере нет тумана, ни пилонных, ни высокой температуры.

Понятие о высоте теснейшим образом связано со скоростью и дальностью полета. Чем выше потолок, тем больше скорость, следовательно, и дальность действия машины (при условии сохранения мощности мотора). Мне кажется, что в скором времени транспортные самолеты будут летать на нескольких тысячах.

Выше всех будут летать почтовые самолеты, которые обычно обслуживаются одним пилотом. Пилоты гораздо проще обучить пользоваться кислородным прибором, чем пассажира. Несколько ниже почтовых самолетов пойдут мощные грузовые машины. Оборудованные специальными выхлопными моторами, они с огромной скоростью будут перебрасывать из одного конца страны в другой или из государства в государство различные грузы. Еще ниже полетят пассажирские машины с герметичной кабиной, изолирующей людей от влияния разреженной атмосферы. Вероятный потолок подобных машин вряд ли будет ниже 10—12 километров.

Наконец, на тропе 3—4 километров полетят пассажирские машины обычного типа. Но даже и на этой высоте эксплуатация воздушного транспорта будет намного рентабельнее, чем сейчас.

Можно предвидеть и скоростные результаты полетов на большой высоте. Я считаю, что недалеко то время, когда можно будет совершить перелет вокруг земного шара в течение 24 часов. Противоположного перелета (не по экватору, а по обычному принятому маршруту: Нью-Йорк — Париж — Москва — Хабаровск — Нью-Йорк) составят меньше 30.000 километров. Уже сейчас это расстояние можно покрыть за 3—4 суток при средней скорости полета в 300 километров в час. Но ведь можно лететь значительно быстрее: современные машины обеспечивают большую быстроту передвижения. Поднявшись в стратосферу, самолет уводит свою скорость. Можно не сомневаться, что в недалеком будущем подобный одиночный перелет вокруг света будет совершен.

За последние годы во всех странах уделяется большое внимание высотным полетам с коммерческой нагрузкой. Они служат практическому освоению высотных слоев воздуха для нормальной эксплуатации. Сам по себе полет Делле, Коккинаки или Делле на пустом самолете практически бесполезен. Летчик достигает предельной высоты и немедленно устремляется вниз. Но если пилот поднимает на какую-то достаточно значительную высоту полезный груз, скажем, в тысячу килограммов, то это уже имеет определенный практический смысл. В следующий раз он сможет взять на эту высоту полтоны полезного груза и полтоны горючего. А с полтоном горючего, скажем на высоте 12.000 метров (которой я достиг с этой нагрузкой), можно лететь очень далеко. С этой точки зрения еще большее значение имеют высотные полеты с нагрузкой в две тонны, пять тонн, десять тонн, с максимальными грузами. Поэтому вполне понятен тот интерес, который проявляют все страны мира к максимальной высоте полетов транспортных самолетов.

Международные рекорды высотного полета на транспортном самолете с нагрузкой в полтонны, тонну и две тонны уже принадлежат Советскому Союзу (они были установлены мной). В итоге блестящих полетов летчика-испытателя майора А. В. Юмашева оказались первыми и международные рекорды полетов с пятью и десятью тоннами и максимальной

грузом. Таким образом советские пилоты превзошли все существовавшие рекорды высотных полетов с коммерческой нагрузкой. Нет сомнения, что и рекорды полетов без нагрузки на высоту также будут завоеваны советскими летчиками.

Использование больших высот для регулярного сообщения требует особых моторов. На большой высоте мотор теряет свою мощность. Для сохранения ее нужны специальные нагнетатели воздуха. Техническая мысль всего мира бьется над созданием наиболее легких и в то же время наиболее эффективных нагнетателей. Различные приспособления позволяют уже сейчас сохранять мощность мотора до высоты 6—7 километров. С каждым годом этот предел будет повышаться. Сохранение мощности мотора обеспечит регулярность полетов на высоте, постепенное увеличение потолка воздушных линий.

Многими успехом увеличилась пока работа над созданием стратостатов. Напомним, предпринятые американскими конструкторами, насколько известно, никаких результатов не дали. Многие конструкции были попорчены неудачами, некоторые даже не взлетали, кое-какие стратостаты разбегались. Но упорная работа по созданию стратостатов не утихает, и ближайшие годы, вероятно, принесут победу и в этой области. Работа в этом направлении ведется также конструкторами Советского Союза.

Даже самый бедный обзор работы самолетостроительных заводов за границы и летного состава военных и гражданских авиационных формирований показывает, что борьба за высоту сейчас является одной из самых основных задач авиации всего мира. Советские пилоты и конструкторы занимают не последнее место в этой борьбе.

Над проблемой высотных полетов упорно и настойчиво работают десятки пилотов и конструкторов Советского Союза. Достаточно упомянуть имена таких высотчиков, как летчики Юмашев, Есеев, Алексеев, Супрун, Шевченко, Премин, Стефановский, конструкторы Ильин, Чкаловский и другие.

Огромное внимание, которое уделяют завоеванию высот Центральный Комитет партии, вождь народов товарищ Сталин и его ближайшие соратники: Молотов, Каганович, Орджоникидзе и Ворошилов, является лучшим залогом того, что советские летчики будут летать выше, быстрее и дальше всех в мире.

ЗАКОММЕНТИРОВАВШИЕСЯ

За эту «Волость» молодого Пушкина высказались в Петербурге, ему угрожал Сибирью. Не могли остаться безразличными стихи:

Богла на мрачную Неву
Завела полутька сверкает.
Галит захватный повец
На грозно опийный туман
Пустынный памятник тирани,
Завоевья брошенный дворец.

Менуарист Ф. Вигель рассказывает, что стихотворение было написано Пушкиным в квартире Н. И. Тургенева на Фонтанке, против Михайловского замка, в котором убийца царя Павла.

На рукописи в строке «Почти увенчанный алой» Пушкин нарисовал профиль Павла первого.

Все ясно для простого читателя. Но редактор последнего однотомного издания Пушкина, выпущенного Гослитиздатом и предназначенного для широких масс, проф. Б. Томашевский комментирует по-другому.

Восмальная строфа оды начинается так:
Самодельный алой,
Тебя, твой трон и непавуку,
Тюко побойсь, сместь детей
С жестокой разности аику.

К этой строфе Б. Томашевский дает такое примечание:

«Отношение к Наполеону как к «самодельному злодею» характерно для поэмы после войны 1812 года».

Это, конечно, чепуха. Все стихотворение, как и эта строфа, направлено против Павла первого и его наследника Александра.

У Наполеона был один только сын, и тот в 1817 году (когда Пушкин писал «Волость») еще не умер.

У Павла убили за это время три дочери. У Александра умерли две дочери. Можно было с радостью предположить гибель рода.

В результате комментариев политический смысл пушкинских стихов извращен. Для чего Пушкину понадобилось маскировать политические стихи, направленные против Романовых, включением строки о Франции — понятно, но для чего в советском издании подменять Павла Наполеоном, делая натяжки и ошибки, — понять труднее.

К стихотворению «Я памятник себе воздвиг нерукотворный» дано примечание только о том, что «стихотворение является волевым переосмыслением оны Горького, с заменой соответствующих мест характеристикой собственного творчества».

Стиль, можно сказать, «деоловой». Но содержание неясное.

Граждане комментаторы, нужна точность!

В. ШКЛОВСКИЙ.

ПУШКИНСКАЯ ВЫСТАВКА
В СЕЛЕ БОЛДИНО

ГОРЬКИЙ, 22 сентября. (Морр. «Правда»). Летом этого года в селе Болдино, Горьковского края, по заданию Всесоюзного Пушкинского комитета работала бригада Ленинградских художников. Бригада в ряде картин увековечила места, где жил и работал великий поэт.

Вчера в болдинском клубе открылась выставка этих картин. временно присланных сюда Пушкинским комитетом. Выставлено до 20 полотен. Картины отображают виды села Болдино и озеро, соседнюю деревню Кистеневку, которая описана поэтом в его произведении «Дубровский» и т. д.

Часть картин для выставки была доставлена из села Михайловского. Ленинградской области. Они отображают период Михайловской ссылки поэта.

Экспонаты на международную выставку 1937 года в Париже.

АЛМА-АТА, 22 сентября. (Морр. «Правда»). Алмаатинская промышленная артель «Ковровница» готовит на международную Нахичеванскую выставку 1937 года большой ковер с портретом товарища Сталина. Портрет оживляется казахским орнаментом. Эскиз ковра — художника Ринчи. Портрет товарища Сталина тут старожилы Черембова и Бакурина, ставшие высококи мастерами ковроткачества.

Национальная музыка
на пластинках

Летом этого года бригада фабрики звукозаписи граммофонно-пластиночного треста выезжала в Закавказье и на месте, в основном в Тбилиси (Тифлисе), записала замечательные песни народов Грузии.

Отличительная черта всех записанных грузинских мелодий — глубина, простота и непосредственность. Полна сложной задушевности кахетинская батальная песня «Атар ишаван пхавшо», мастерски исполняемая государственным этнографическим хором Восточной Грузии под управлением старшего грузинского музыканта Сандро Кавказе. Этот же хор поет красочную картлинскую плясовую «Пангала».

Солнечной юностью веет от другой кахетинской народной плясовой мелодии, записанной грузинским ансамблем музыкантов Театра юного зрителя. Выразительно звучит аккомпанемент паниду — старинных народных инструментов.

На песен, которыми сопровождают бытовые игры, привлекает внимание певучая грузинская мелодия «Нерини». Это очень сложная по своему ритму песня.

Характерное для грузинского хора многоголосие особенно эффектно звучит в ансамбле контристов под управлением Мегрелидзе. Запоминаются замечательные, приятные голоса певцов Пачулия-Чубриш, Тедиаши и в грузинской колхозной песне «Люблю отца, люблю мать».

На оркестровых записях выделяется слаженная спелая из грузинской симфонии композитора Каладзе и мастерски сделанная композитором-орденоносцем Тусия оркестровая обработка мингирельской песни «Чела».

Большую ценность представляют записи романсов композиторов Аракишвили и Римского-Корсакова на слова Пушкина, исполняемые на грузинском языке артистками Накашидзе и Малаховой.

Среди новых грузинских записей много пластинок с ариями из популярных опер грузинских композиторов и народных песен в исполнении отдельных солистов.

Экспедиция за песнями Грузии показала, что введенная фабрикой звукозаписи практика выездных бригад себя оправдала. Это практику надо всерьез расширять. Богатство

стилю музыки и песен народов советской страны должно стать достоянием массового слушателя.

За последние два года звукозаписывающая фабрика фабрики успела побывать в Украине, на Северном Кавказе, в Закавказье, Казахстане, Узбекистане. Только за зиму поехали в Грузию свыше 175 записей. Записаны 7 лучших народных мелодий Грузии.

К сожалению, многие из этих замечательных записей на простых пластинках звучат с искажением (особенно оркестровые). В этом виноваты главным образом сами производители. Неправильное определение центра пластинки и в результате некорректная обработка и чрезмерный выжим звука.

Нужно, наконец, принять радикальные меры в отношении этих «страшных» дефектов. Необходимо значительно строже проводить бракераж. Особенно необходимо повысить качество пластинок производства Ногинского завода. Неприемлемы разговоры о якобы технической трудности и о выжиме пластинки. Есть все возможности для того, чтобы советские граммофонные пластины были не хуже лучших пластинок иностранных фирм.

Внешний вид пластинок граммофонно-пластиночного треста несколько улучшился. Но этикетки пока еще недостаточно культурно оформляются. Часто встречаются опечатки и орфографические ошибки. В национальных названиях часто не соблюдены правила транскрипции (на одной и той же этикетке, например, одновременно напечатано: «мингирельский» и «мергельский»).

Крайне целесообразно предлагать к национальной пластинке перевод текста. Также не лишним было бы отметить печатать этот текст на языке нотные примеры на компакт для пластинок. Все эти недостатки легко устранить на-зав.

Л. ВОЛКОВ.
Г. ПОЛЯНОВСКИЙ.



Учения войск Московского военного округа. Танк «красных» проходит через ручей у села Вутурлино.

Фото специального корреспондента «Правды» М. Каванишвили.

ПЛЕНУМ ХАРЬКОВСКОГО
ОБКОМА КП(б)У

ХАРЬКОВ, 22 сентября. (Морр. «Правда»). Вчера состоялся пленум Харьковского областного комитета КП(б)У. В работе пленума принял участие секретарь ЦК КП(б)У тов. Н. Н. Петров.

Выступавшие в пленуме товарищи рассмотрели ряд вопросов, связанных с работой харьковского областного комитета КП(б)У по выполнению постановления ЦК КП(б)У о развитии промышленности, торговли и строительства в области.

В пленуме решено: 1. Усилить работу областного комитета КП(б)У по выполнению постановления ЦК КП(б)У о развитии промышленности, торговли и строительства в области. 2. Усилить работу областного комитета КП(б)У по выполнению постановления ЦК КП(б)У о развитии культуры и искусства в области.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

Пленум единогласно избрал первым секретарем областного комитета КП(б)У тов. А. А. Кузнецова, вторым секретарем тов. А. А. Кузнецова, третьим секретарем тов. А. А. Кузнецова.

За 60.000 тонн стали
и 45.000 тонн проката в сутки!
СТАЛЕВАРЫ ВЫХОДЯТ
НА СОРЕВНОВАНИЕ

В послеполуденном номере «Правды» мы опубликовали письмо сталеваров мартиновской печи № 3 завода «Азовсталь» им. Орджоникидзе тов. Несмачного, добившегося с/чм 12 тонн стали с квадратного метра площади под мартеном. Это замечательный, подлинно сталинский коэффициент использования мартеновской печи!

Товарищ Несмачный дает в среднем с/чм лишь около 4 тонн стали. «Надо для получения 60 тонн в сутки снискать с квадратного метра площади под мартеном не менее 5,5 тонн», — говорит сталевар тов. Несмачный. Работа тов. Несмачного показывает безупречную возможность выполнения задания тов. Орджоникидзе — добиться среднего с/чм стали по всей металлургии в 5,5 тонн.

Тов. Несмачный вышел на соревнование мартеновских сталеваров. Не желая помириться с тем, что сталевары не только не достигли цели, но и не приблизились к ней, тов. Несмачный вышел на соревнование мартеновских сталеваров. Не желая помириться с тем, что сталевары не только не достигли цели, но и не приблизились к ней, тов. Несмачный вышел на соревнование мартеновских сталеваров.

Публикуя письмо гг. Горбань, Шибанов и Антонов, редакция надеется, что другие сталевары поддержат их начин и примут активное участие в соревновании.

Горбань — Несмачный

Только что узнал, что на заводе «Азовсталь» им. Орджоникидзе поднялся сталевар, который добился максимума сталевара, в рекордной выработке и выработке «тоже» берет по 12 тонн стали с квадратного метра под. Фамилия этого сталевара — Несмачный.

В связи с этим я вызываю тов. Несмачного на соревнование. Среднего с/чм с квадратного метра под, а также обязуюсь давать больше выработки с/чм 12 тонн стали. Выполнив этого обязательства у меня обеспечено: я привел свои печи в порядок, подправил свои, отремонтировал газовые пролеты, вовлек в соревнование шихтовщиков.

Мощность нашей печи № 5 — 200 тонн. Несмотря на это, я на своей печи уже

сейчас завариваю 280—290 тонн стали. Такую заварку мы можем производить, так как несколько изменили конструкцию мартена: ниже опустили ванну печи и выше подняли пороги. Желоб печи дловой. У нас установлен также выкатчик для ускорения погрузки в печь. После того, как отомоим старый выкатчик за выкатчик, мы в торчаче печь уже в процессе плавки будем еще добавлять руды и доводить вес плавки до 300—320 тонн.

Наша печь в августе 3 раза добилась с/чм 12 тонн. 18 сентября мы снова выработали 738,2 тонны за сутки, что составляет опять-таки 12 тонн с квадратного метра под.

Сталевара новомартеновского цеха

Мартеновского завода им. Кирова

Н. ГОРБАНЬ.

Шибанов — Антонов

В редакцию поступила переписка двух знаменитых сталеваров — гг. Шибанова и Антонова, решивших вступить в соревнование.

Сталевара московского завода «Серп и молот» тов. А. Шибанов пишет сталевару мартиновского завода им. Кирова тов. Антонову:

«Дорогой товарищ Антонов! На нашей заводской газете «Долба» я узнал, что ты на своей 45-тонной печи № 2 выработал плавку в 20 тонн за 6 час. 30 мин. и достиг с/чм 10,4 тонны стали с кв. метра под. Замечательно ты работал, товарищ Антонов, с чем и поздравляю.

У меня за последнее время тоже неплохие показатели. На днях в день я выработал плавку в 18 тонн за 6 час. 30 мин. и достиг с/чм 8,1—8,15, а 9 сентября дал 8,27 тонны с кв. метра под. Я, товарищ Антонов, хочу с тобой соревноваться. У нас будет борьба за выработку с/чм, и мы будем соревноваться, делать одно общее дело — крепить мощь и обороноспособность нашей страны.

Я работаю на печи сжиганием в 70 тонн. Она недавно реконструирована и работает на оптимальном уровне. Оценим же, товарищ Антонов, как у вас работают ка-

нашки. Мы бы снимили больше металла, да канала нас тормозит».

Тов. М. Антонов послал следующий ответ тов. Шибанову:

«Получил твое письмо с предложением соревноваться и переписываться. Спешу ответить и поблагодарить за поздравление.

В последнее время я меня на печи с/чм стали составлял больше 8 тонн с квадратного метра под. С тех пор, как был заключен договор 6 заводов и к нему присоединились другие предприятия, дело у нас пошло еще веселее и лучше. Твой вызов на соревнование я принимаю и с радостью буду с тобой переписываться.

Работаю я в старокартеновском цехе на печи № 2. Печь была выстроена на 35 тонн, а мы сейчас в нее загнужем 58 тонн шихты. Канала нас не тормозит. Канала у нас не поспевает, поэтому, чтобы алюминизация шлако регенерует работу литейного цеха.

Будем, тов. Шибанов, соревноваться, и тот, кто победит, обязательно должен приехать в гости к своему товарищу.

Вступая в соревнование, я хочу загрузить печь экстремально, выпустить плавку за 6 час. 30 мин. и регулярно давать их по заказанному анализу. Я буду работать без аварий и поломок печи.

Желаю успехов!»

ЗАСЕДАНИЕ СОВНАРКОМА РСФСР

На очередном заседании под председательством тов. Лебедева Совнарком РСФСР заслушал доклады о состоянии торговли сети и развитии товарооборота в Воронежской области — заведующего областными отделами торговли и в Саратовской области — заведующего краевым отделом тов. Бердичевского.

Принят товарооборот по Воронежской области за первое полугодие 1936 г. составил 820.200 тыс. руб. (за первое полугодие 1935 г. он составлял 668.500 тыс. руб.). Торговая сеть увеличилась на 7,9 проц. По Саратовскому краю принят товарооборот за первое полугодие 1936 г. по сравнению с тем же периодом 1935 г. увеличился на 25 проц. Головной план развития торговли сети выполнен на 102,5 проц.

Однако, несмотря на эти достижения, в системе советской торговли Воронежской области и Саратовской области имеются крупные недостатки. При выполнении в целом плана товарооборота за первое полугодие 1936 г. на 99 проц. в Воронежской области отдельные торговые организации не выполняли план.

План товарооборота по Саратовскому краю за первое полугодие недоволен на 28 проц.

Торговые организации не выбирают полностью на местных баз фонды продовольственных товаров — по сахару, говяжьему мясу, маргарину, махорке, хозяйственному мылу.

Внешнее оформление и санитарное состояние торговых сетей неудовлетворительно. Не развита торговля по заставкам товаров на дом и предельным запасам. Слабо развита развозно-разносная торговля сети.

В ряде магазинов наблюдается перебор в торговле товарами ассортимента, что приводит к переплате. Во многих магазинах наблюдается перебор в торговле товарами ассортимента, что приводит к переплате. Во многих магазинах наблюдается перебор в торговле товарами ассортимента, что приводит к переплате.

Наркомом РСФСР предложено тов. Бердичевскому и тов. Антонову, директорам областных отделов торговли, в течение октября текущего года произвести проверку качества переработки и закладки на хранение овощей в основных районах Воронежской, Саратовской областей и Куйбышевского края.

Наркомом РСФСР предложено тов. Бердичевскому и тов. Антонову, директорам областных отделов торговли, в течение октября текущего года произвести проверку качества переработки и закладки на хранение овощей в основных районах Воронежской, Саратовской областей и Куйбышевского края.

Наркомом РСФСР предложено тов. Бердичевскому и тов. Антонову, директорам областных отделов торговли, в течение октября текущего года произвести проверку качества переработки и закладки на хранение овощей в основных районах Воронежской, Саратовской областей и Куйбышевского края.

Наркомом РСФСР предложено тов. Бердичевскому и тов. Антонову, директорам областных отделов торговли, в течение октября текущего года произвести проверку качества переработки и закладки на хранение овощей в основных районах Воронежской, Саратовской областей и Куйбышевского края.

Наркомом РСФСР предложено тов. Бердичевскому и тов. Антонову, директорам областных отделов торговли, в течение октября текущего года произвести проверку качества переработки и закладки на хранение овощей в основных районах Воронежской, Саратовской областей и Куйбышевского края.

СОВЕТСКИЙ ЦИРК

ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА В ПЕРВОМ
ГОСУДАРСТВЕННОМ ЦИРКЕ

На расчистленную прожекторами арену вышла вся труппа цирка: внимательно и требовательно московскому зрителю то в почтительном строгости, то в ослепительных ярких нарядах представлялись мастера почти всех видов циркового искусства — дрессировщики и акробаты, клоуны и эквилибристи, эквилибристи и танцовщицы, жонглеры и клоуны... Первый государственный цирк открыл свой зимний сезон.

Советское цирковое искусство, любимое народными массами искусство, в течение долгого времени отставало и во многих случаях отставало от тех требований, которые ему предъявлял и предъявляет культурный растущий зритель. И сейчас в нашем цирке еще немало существенных недостатков, тормозя

Изд. № 814.